



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 128]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 13, 2015/चैत्र 23, 1937

No. 128]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 13, 2015/CHAITRA 23, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 अप्रैल, 2015

सं. टीएमपी/65/2014-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) में पीपीपी मॉडल के अंतर्गत डिजाइन करो, निर्माण करो, वित्त पोषण करो, प्रचालन करो और अन्तरण करो (डीबीएफओटी) आधार पर विकसित कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के दरमान की अधिसूचना हेतु मेसर्स न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईजीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव को एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/65/2014-जेएनपीटी

मेसर्स न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड --- आवेदक

गणपूर्ति:

1. श्री टी.एस.बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)
2. श्री सी.बी. सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(मार्च 2015 के 16वें दिन पारित)

यह प्रकरण, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) स्थित पीपीपी मॉडल के अंतर्गत डिजाइन करो, निर्माण करो, वित्त पोषण करो, प्रचालन करें और हस्तांतरित करो (डीबीएफओटी) आधार पर विकसित कंटेनर प्रहस्तन सुविधा हेतु दरमान की अधिसूचना के लिए मे.न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (एनएसआईजीटीपीएल) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1 एनएसआईजीटीपीएल ने दिनांक 3 दिसम्बर, 2014 के अपने पत्र में निम्नलिखित निवेदन किए हैं-

- (i) एनएसआईजीटीपीएल, जेएनपीटी में उत्तरी ओर 330 मीटर की क्वे लम्बाई वाली अद्भुत कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के विकास के लिए सुविधाभोगी (कन्सेशनेयर) है। एनएसआईजीटीपीएल ने 19 जून, 2013 को जेएनपीटी के साथ सुविधा-क्रार (कन्सेशन एग्रीमेंट) संपादित किया है।
- (ii) एनएसआईजीटीपीएल, वाणिज्यिक प्रचालन 1 जनवरी, 2015 से आरम्भ करने का इरादा रखता है। इसलिए, प्रचालन आरम्भ करने हेतु दरों को अधिसूचित किए जाने की आवश्यकता है।
- (iii) कन्सेशन एग्रीमेंट (सी.ए.) के अनुच्छेद (8.1.1) के अनुसार कन्सेशनर, कन्सेशन एग्रीमेंट के परिशिष्ट 12 में प्रकाशित प्रशुल्क अधिसूचना के अनुसार परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के उपयोक्ताओं से प्रशुल्क वसूल करने का पात्र है।
- (iv) तदनुसार राजपत्र सं. 34 के जरिये दिनांक 12 मार्च, 2009 के प्रशुल्क आदेश के माध्यम से निर्धारित दरमान को, 1 जनवरी, 2008 और 1 जनवरी, 2014 के बीच थोक बिक्री मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में हुए उतार चढ़ाव के 60% के रूप में) विधिवत 31.58% बढ़ाया गया है।
- (v) इन्डैक्सेशन के आधार के संबंध में, राजपत्र सं. 235 के माध्यम से प्राधिकरण के आदेश दिनांक 10 सितम्बर, 2013 के पैरा 5.2 (iii) के द्वितीय उप-पैरा की ओर संदर्भ/ध्यान दिलाया जाता है जो निम्नानुसार पुनः प्रस्तुत किया गया है :-

“यद्यपि जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल का अपफ्रंट प्रशुल्क मार्च 2009 में अधिसूचित किया गया था, यह (भी) स्वीकार करना होगा कि फरवरी 2009 के जेएनपीटी आदेश के पैरा 9.1 के अनुसार प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं को इन्डैक्स तो किया जाएगा किंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक बिक्री मूल्य सूचकांक में हुए उतार चढ़ाव की मात्रा के 60% तक ही किया जाएगा। जैसाकि फरवरी 2009 के प्रशुल्क आदेश के प्रासंगिक पैराग्राफ में दर्ज है, लागत अनुमान 2008 के अनुसार हैं। अतएव, जेएनपीटी के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क को वर्ष 2008 और वर्ष 2013 के बीच होने वाले इन्डैक्सेशन फैक्टर के संदर्भ से किया जाना है।”

2.2 इस प्रकार, एनएसआईजीटीपीएल ने दरमान को तुरंत प्रभाव से अधिसूचित करने और 31 मार्च, 2015 तक लागू करने का अनुरोध किया है।

3.1 इस प्राधिकरण द्वारा 25 फरवरी, 2009 को पारित (और 12 मार्च, 2009 को अधिसूचित आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी, जो एनएसआईजीटीपीएल द्वारा आधार के रूप में लिया गया है, प्रत्येक पर 9000 टीईयू + पोतों के प्रहस्तन हेतु डिजाइन किए गए 3 नाम मात्र के बर्थों में विभाजित 1000 मीटर की क्वे लंबाई वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन हेतु अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए था। जबकि दिनांक 3 दिसम्बर, 2014 के अपने प्रस्ताव में एनएसआईजीटीपीएल ने जेएनपीटी में 330 मीटर की क्वे लंबाई के अपनी साथ अपने किस्म की अकेली कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिये दरों को अपनाने का प्रस्ताव किया है।

3.2 अतएव, दिनांक 3 दिसम्बर, 2014 के एनएसआईजीटीपीएल के प्रस्ताव की एक प्रति, दिनांक 10 दिसम्बर 2014 के हमारे पत्र के माध्यम से जेएनपीटी को इस अनुरोध के साथ भेजी गई थी कि वह स्पष्ट करे कि 1000 मीटर लंबे कंटेनर टर्मिनल की दर किस प्रकार 330 मीटर के आकार वाले एनएसआईजीटीपीएल के कंटेनर टर्मिनल के लिए अंगीकृत की जा सकती है। एनएसआईजीटीपीएल से, जेएनपीटी और एनएसआईजीटीपीएल के बीच संपादित लाइसेंस एग्रीमेंट की एक प्रति भी प्रस्तुत करने के लिए कहा गया था।

3.3 इसी समय, दिनांक 10 दिसम्बर, 2014 के हमारे पत्र के जरिए एनएसआईजीटीपीएल से अनुरोध किया गया था कि, चूंकि सुविधा का वाणिज्यिक प्रचालन 1 जनवरी, 2015 से आरम्भ किया जाना बताया गया था, वह किसी स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी पूर्णता प्रमाण पत्र (कम्प्लीशन सर्टिफिकेट) की एक प्रति प्रस्तुत करे।

3.4 एक अनुस्मारक के बाद, दिनांक 24 दिसम्बर, 2014 के ई-मेल के जरिये एनएसआईजीटीपीएल ने बताया कि जेएनपीटी से ये (आवश्यक) प्रमाण पत्र मिल जाने पर इनकी प्रतियाँ अग्रेषित कर दी जायेंगी।

3.5 एक अनुस्मारक के बाद, जेएनपीटी ने दिनांक 13 जनवरी, 2015 के अपने पत्र के जरिये उस लाइसेंस एग्रीमेंट की एक प्रति प्रस्तुत की जो जेएनपीटी और एनएसआईजीटीपीएल के बीच संपादित किया गया था। जेएनपीटी ने, एनएसआईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत बिंदुओं पर अपनी टिप्पणी भी प्रस्तुत की है। पत्तन द्वारा प्रस्तुत किए गए बिंदु संक्षेप में निम्नानुसार हैं-

- (i) एनएसआईजीटीपीएल ने प्राधिकरण के आदेश सं. 235 (राजपत्र सं. 235 के जरिये अधिसूचित प्राधिकरण के आदेश) दिनांक 10 सितम्बर, 2013 की धारा 5.2 (iii) की ओर ध्यान आकर्षित किया है। कथित आदेश 4 थे कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित है और इसीलिए विचाराधीन परियोजना पर लागू नहीं होता।
- (ii) एनएसआईजीटीपीएल ने दरमान की अधिसूचना के लिए, राजपत्र अधिसूचना सं. जीएन 27 दिनांक 26 फरवरी, 2008 के जरिये अधिसूचित प्राधिकरण के आदेश की धारा 2.9.1 के अनुसार कार्रवाई आरम्भ की है।
- (iii) उसी अधिसूचना की धारा 2.9.2 के अनुसार प्राधिकरण को, पत्तन द्वारा प्रदत्त और अधिसूचना की धारा 2.8 में वर्णित इन्डैक्सेशन के अधीन बोली दस्तावेज में शामिल किये गए प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं (उच्चतम प्रशुल्क) के साथ दरमान को अधिसूचित करना है।
- (iv) पत्तन ने मे. एनएसआईजीटीपीएल के साथ संपादित (हस्ताक्षरित) कन्सेशन एग्रीमेंट में प्राधिकरण द्वारा आदेश सं टीएएमपी/52/2007 विविध दिनांक 26 फरवरी 2008 (जीएनसं. 34, 12 मार्च, 2009) के माध्यम से अधिसूचित, "कन्टेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची" को शामिल किया है।
- (v) यह प्रशुल्क अनुसूची मानदंडीय आधार पर आधारित है और कन्सेशन एग्रीमेंट के परिशिष्ट 15 में निष्पादनता मानक घोषित/स्पष्ट किए गए हैं जो (कन्से.एग्री.) कंसेशनेयर द्वारा औसत निष्पादनता में कमी होने पर सकल राजस्व की प्रतिशतता के रूप में लिक्विडेटेड डैमेज प्रदान करता है।
- (vi) प्राधिकरण के मार्गदर्शी परियोजनावार प्रशुल्क निर्धारण प्रदान नहीं करते। 26 फरवरी, 2008 को अधिसूचित कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क में 1000 मीटर के प्रतीकात्मक कंटेनर टर्मिनल पर विचार किया गया है। पत्तन महसूस करता है कि 330 मीटर परियोजना में यूनिट लागतें (सिविल और उपकरण) 1000 मीटर की लंबाई वाले कंटेनर टर्मिनल प्रोजेक्ट से उल्लेखनीय रूप से भिन्न नहीं होने वाली हैं।
- (vii) इन मार्गदर्शियों में परियोजना के आकार के साथ मानदंडों का परस्पर संबंध बताने हेतु कोई विशेष प्रावधान नहीं है।
- (viii) प्राधिकरण समुचित दृष्टिकोण अपना सकता है और मेसर्स एनएसआईजीटीपीएल को 330 मीटर परियोजना प्रदान करने के लिए उच्चतम प्रशुल्क सीमा निर्धारित करते समय आवश्यक सुधार कर सकता है।

3.6 तदनन्तर, एनएसआईजीटीपीएल ने दिनांक 25 फरवरी, 2015 के अपने पत्र के जरिये बताया है कि जेएनपीटी, एनएसआईजीटीपीएल के लिए कन्सेशनेयर ने कुछ शर्तों पर परियोजना सुविधा (प्रोजेक्ट फैसिलिटी) को आंशिक रूप से प्रचालन में लाने को मंजूरी दे दी है और इस आधार पर, वह अपने प्रचालन आंशिक रूप से आरम्भ करने की योजना कर रहा है। इसलिए एनएसआईजीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से दरमान को यथाशीघ्र अधिसूचित करने का अनुरोध किया है। एनएसआईजीटीपीएल ने दिनांक 25 फरवरी, 2015 के अपने पत्र के अंतर्गत एनएसआईजीटीपीएल को संबोधित जेएनपीटी के पत्र की एक प्रति भी अग्रेषित की है जिसमें जेएनपीटी ने कुछ शर्तों पर इसकी परियोजना सुविधाओं को आंशिक रूप से आरम्भ करने को मंजूरी दी है। जेएनपीटी द्वारा एनएसआईजीटीपीएल को लिखे अपने पत्र में सूचीबद्ध शर्तें निम्नानुसार हैं:

- (i) एनएसआईजीटीपीएल, परियोजना सुविधा के शेष कार्य के समय पर निर्माण और पूर्णता के प्रति प्रतिबद्धता जताते हुए और कन्सेशन एग्रीमेंट के अनुसार वाणिज्यिक प्रचालन की तिथि प्राप्त करने की प्रतिबद्धता व्यक्त करते हुए वचन पत्र (अंडर टेकिंग) देगा।
- (ii) न्यूनतम गारंटी कार्गो की शर्त समस्त परियोजना सुविधा पूरी हो जाने के बाद अर्थात् वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ होने की तिथि से लागू होगी।
- (iii) एनएसआईजीटीपीएल पट्टेदारी किराये की मद में और जेएनपीटी द्वारा की गई पूंजीगत निकर्षण के भुगतान की मद में व्याज का भुगतान आदि बकाया देयताओं को चुकता करेगा।
- (iv) कंसेशन एग्रीमेंट के अनुसार सकल राजस्व सहभागिता के रूप में रायल्टी का भुगतान प्रहस्तित यातायात के लिए परियोजना सुविधाओं के आंशिक प्रचालन (आरम्भ) की तिथि से वाणिज्यिक प्रचालन की अनुसूचित (निर्धारित) तिथि तक लागू किया जाना।
- (v) एनएसआईजीटीपीएल आंशिक रूप से प्रचालन आरम्भ सीमा शुल्क अधिसूचना प्राप्त करने के बाद और एमपीसीबी से प्रचालन हेतु सहमति मिलने के बाद ही करेगा।
- (vi) एनएसआईजीटीपीएल गेट काम्प्लैक्स से वाई जंक्शन के पास प्री-गेट तक फैसिलिटीज़ से निकलने वाले कंटेनर यातायात के प्रबंधन के लिए जिम्मेदारी लेगा।

- (vii) एनएसआईजीटीपीएल नोट करे कि कंसेशन एग्रीमेंट के परिशिष्ट 11 “कार्मिक और श्रमिक आवश्यकता” के अनुसार पहली वरीयता जेएनपीटी के प्रोजेक्ट अफैक्टेट पर्सन्स (पीएपी) को उस सीमा तक दी जाएगी (जिस सीमा तक जेएनपीपेप्स (जेएनपीटी के परियोजना से कुप्रभावित योग्य व्यक्ति उपलब्ध हैं और परियोजना में नौकरी पाने के इच्छुक हैं। परियोजना प्रभावित व्यक्तियों के लिए चयन प्रक्रिया अन्य प्रत्याशियों के लिए निर्धारित चयन प्रक्रिया के समान ही कम अनुकूल नहीं होगी। जब कभी संभव हो, अन्य सब बातें समान होते हुए, नौकरी का विवरण अथवा कन्सेशनेयर द्वारा निर्धारित कसौटी (चयन मानक) पूरे किए जाने पर कन्सेशनेयर परियोजना प्रभावित व्यक्ति को नौकरी/काम पर रखेगा। इस संबंध में जेएनपीटी एनएसआईजीटीपीएल को परियोजना प्रभावित व्यक्तियों की सूची उपलब्ध करवाएगा और इस बात की निगरानी करने तथा यह सुनिश्चित करने के लिए कि चयन प्रक्रिया कसौटी और योग्यता (मानक) बाहरी प्रत्याशियों की तुलना में परि.प्रभा. व्यक्तियों के लिए कम अनुकूल नहीं होंगे। कन्सेशनेयर सुनिश्चित करेगा कि पात्र जेएनपी परि.प्रभा. व्यक्ति प्रत्याशियों को वरीयता मिलेगी और कन्सेशनेयर चयनित प्रत्याशियों की सूची सुविधा प्रदाता अधिकारी को उसके रिकार्ड के लिए भेजेगा।
- (viii) एनएसआईजीटीपीएल, परस्पर सहमत नियमों एवं शर्तों के साथ, परियोजना सुविधाएँ (समय से) पहले आंशिक रूप से प्रचालित करने के संबंध में एक पूरक एग्रीमेंट (करारनामा) संपादित करेगा।

3.7 इस संबंध में, दिनांक 26 फरवरी, 2015 के अपने पत्र के माध्यम से हमने जेएनपीटी से, एनएसआईजीटीपीएल के उस अनुरोध पर अपनी टिप्पणी (राय) प्रस्तुत करने का अनुरोध किया है जिसके अंतर्गत उसने दरमान को अधिकतम 2 मार्च, 2015 तक अधिसूचित करवाने का अनुरोध किया है। इस विषय में, जेएनपीटी ने दिनांक 16 मार्च, 2015 के अपने पत्र के जरिये सूचित किया है कि एनएसआईजीटीपीएल के दरमान को अधिसूचित करवाने पर कोई आपत्ति नहीं है, जैसा कि एनएसआईजीटीपीएल द्वारा अनुरोध किया गया था।

3.8 इसके आगे, दिनांक 10 दिसम्बर, 2014 के हमारे पिछले पत्र के प्रति संदर्भ/ध्यान दिलाते हुए एनएसआईजीटीपीएल से दिनांक 26 फरवरी, 2015 के अपने पत्र द्वारा स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा जारी (पूर्णता) प्रमाण पत्र/सी.सी.) प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

3.9 इस संबंध में, एनएसआईजीटीपीएल ने दिनांक 2 मार्च, 2015 के अपने पत्र के जरिये बताया है कि क्योंकि यह परियोजना सुविधा को आंशिक रूप से शुरू करना ही है, इसलिए कोई स्वतंत्र इंजीनियर (आईई) प्रमाण पत्र (आवश्यक) नहीं होगा। एनएसआईजीटीपीएल ने यह भी बताया है कि वह, जेएनपीटी द्वारा जारी किये गए पार्शियल कमीशनिंग पत्र के आधार पर वाणिज्यिक प्रचालन भी आरम्भ करेंगे। तदनुसार, एनएसआईजीटीपीएल ने इस प्राधिकरण से अपना दरमान यथाशीघ्र अधिसूचित करने का अनुरोध किया है क्योंकि वे प्रचालन आरम्भ करना चाहते हैं।

4. इस प्रकरण पर कार्रवाई करने के दौरान संचयित-संकलित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) मेसर्स न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड, जेएनपीटी में उत्तर की ओर 330 मीटर ब्रे लम्बाई के साथ अनन्य कन्टेनर प्रहस्तन सुविधा के, डिजाइन करो, निर्माण करो, वित्त पोषण करो, प्रचालन करो और हस्तांतरित करो (डीबीएफओटी) आधार पर विकास हेतु जेएनपीटी के साथ 19 जून, 2013 को कन्सेशन एग्रीमेंट (सीए) संपादित किया है।
- कन्से.एग्री. का परिशिष्ट-12 जो प्रशुल्क को शासित करता है में, अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अंतर्गत इस प्राधिकरण द्वारा अपफ्रंट प्रशुल्क के रूप में अनुमोदित दरमान के सार संक्षेप दिए गए हैं। अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 की धारा 2.9.1 अपेक्षा करती है कि प्राइवेट आपरेटर अपने वाणिज्यिक प्रचालन शुरू करने से पहले अपने प्रचालनों पर लागू उच्चतम दरों से युक्त दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण से सम्पर्क करे। तदनुसार, इसलिए एनएसआईजीटीपीएल ने, जैसाकि 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अपेक्षित है, दरमान को अधिसूचित करवाने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है।
- (ii) जैसा कि इसके पहले उल्लेख किया गया है, एनएसआईजीटीपीएल ने बताया है कि चूंकि यह परियोजना सुविधा (प्रोजेक्ट फैसिलिटी) को आंशिक रूप से शुरू किया जाना है, कोई स्वतंत्र इंजीनियर (आईई) प्रमाणपत्र नहीं होगा। इसलिए वे, कन्सेशनेयर-जेएनपीटी द्वारा प्रदत्त स्वीकृति के आधार पर वाणिज्यिक प्रचालन आरम्भ कर रहे होंगे। इस संबंध में, यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि जेएनपीटी ने एनएसआईजीटीपीएल को, उसके द्वारा कुछ शर्तें पूरी करने पर, अपने प्रचालन आंशिक रूप से शुरू करने की इजाजत दे दी है ऐसा दिखाई देता है। कुछ शर्तें पूरी करने का मामला जेएनपीटी और एनएसआईजीटीपीएल

के बीच है। शर्तें पूरी करने को लेकर पैदा होने वाला कोई भी मामला, जेएनपीटी और एनएसआईजीटीपीएल के बीच ही हल करना होगा। यह प्राधिकरण इस मामले में दखल नहीं देना चाहेगा। इस प्राधिकरण के सामने सीमित मुद्दा, फरवरी, 2009 में अनुमोदित दरमान को, एनएसआईजीटीपीएल के नाम में अधिसूचित करवाना है। चूंकि, इस प्राधिकरण द्वारा दरमान को एनएसआईजीटीपीएल के नाम में अधिसूचित करवाने पर जेएनपीटी को कोई ऐतराज नहीं है, हालांकि सुविधा (फैसिलिटी) को आंशिक रूप से ही शुरू किया जाना है, यह प्राधिकरण दरमान को एनएसआईजीटीपीएल के नाम अधिसूचित करवाने को प्रवृत्त है।

- (iii) दरमान को अपने नाम से अधिसूचित करवाने के प्रयोजन से, ऐसा लगता है कि एनएसआईजीटीपीएल ने फरवरी, 2009 में निर्धारित, जेएनपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के विषय में अप्रॉफ्ट प्रशुल्क अनुसूची को अपना लिया है। इस संबंध में यहाँ यह कहना प्रासंगिक होगा कि जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन हेतु अप्रॉफ्ट प्रशुल्क निर्धारित करते हुए इस प्राधिकरण ने 25 फरवरी, 2009 को आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी पारित किया था। यह आदेश, भारत का राजपत्र में राजपत्र सं. 34 के जरिये 12 मार्च, 2009 को अधिसूचित किया गया था। जैसाकि कथित आदेश से दिखाई देता है, इस तरह निर्धारित अप्रॉफ्ट प्रशुल्क, 3 नाम मात्र के बर्थों में विभाजित 1000 मीटर की क्रे लंबाई वाले कंटेनर टर्मिनल के लिए था, इनमें से प्रत्येक बर्थ का डिजाइन 9000 टीईयू + पोतों के प्रहस्तन के लिए था, जबकि एनएसआईजीटीपीएल के संबंध में क्रे लंबाई 330 मीटर है।

- (iv) इस प्रकार, इससे पहले कि हम दरमान को एनएसआईजीटीपीएल के नाम में अधिसूचित करवाने के लिए आगे बढ़ें, 1000 मीटर की क्रे लंबाई के कंटेनर टर्मिनल की दरों को एनएसआईजीटीपीएल से संबंधित 330 मीटर क्रे लंबाई के कंटेनर टर्मिनल के लिए अंगीकार करने के मामले को यहाँ विश्लेषित किया जाता है। जैसाकि जेएनपीटी ने ठीक ही आब्जर्व किया गया है, प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008, परियोजना के अनुसार प्रशुल्क का निर्धारण प्रदान नहीं करता है। फरवरी, 2009 आदेश ने 1000 मीटर लंबाई वाले प्रतीकात्मक (रिप्रेजेन्टेटिव) कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रॉफ्ट प्रशुल्क निर्धारित किया था और जेएनपीटी का मानना है कि 1000 मीटर परियोजना की तुलना में 330 मीटर परियोजना में सिविल और उपकरण की यूनिट लागतों पर कोई उल्लेखनीय अंतर नहीं पड़ेगा। एनएसआईजीटीपीएल को प्रदत्त 330 मीटर परियोजना हेतु प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएं निर्धारित करते समय समुचित दृष्टिकोण अपनाने और आवश्यक परिवर्तन करने के बारे में जेएनपीटी द्वारा दिए गए सुझाव के संदर्भ में हमारे द्वारा आंतरिक रूप से एक प्रयास किया गया था। गणनाएँ दर्शाती हैं कि 1000 मीटर कंटेनर टर्मिनल और 330 मीटर कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रति टीईयू दर लगभग एक जैसी (तुलनीय) हैं। 1000 मीटर कंटेनर टर्मिनल प्रोजेक्ट की दरों को एनएसआईजीटीपीएल द्वारा अपनाया जाना एनएसआईजीटीपीएल को अनावश्यक लाभकारी स्थिति में नहीं डालेगा।

उल्लेखनीय रूप से 2008 के अप्रॉफ्ट प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 निर्धारित करती है कि एक बार तय की गई ऊपरी प्रशुल्क सीमाएँ उन सभी टर्मिनलों पर लागू होंगी जो सदृश वस्तुओं के प्रहस्तन के लिए अगले पाँच वर्षों में उसी पत्तन में बाद में नीलाम किये गए हैं। जेएनपीटी स्थित कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रॉफ्ट प्रशुल्क 12.3.2009 को अधिसूचित किया गया था। एनएसआईजीटीपीएल और जेएनपीटी के बीच 19 जून, 2013 को कन्सेशन एग्रीमेंट पर हस्ताक्षर किये गए थे। जिसके लिए बोली लगाने (नीलामी) की प्रक्रिया जून, 2013 से पहले शुरू हो गई थी। ऐसी स्थिति में एनएसआईजीटीपीएल को 330 मीटर वाला कंटेनर टर्मिनल अप्रॉफ्ट प्रशुल्क की अधिसूचना की तिथि से 5 वर्षों के भीतर प्रदान कर दिया गया है। इसलिए, 1000 मीटर की क्रे लंबाई 2008 के लिए ऊपरी प्रशुल्क सीमाओं का 330 मीटर की क्रे लंबाई पर लगाया जाना की अप्रॉफ्ट प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.2 से निकलता है।

- (v) 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.2 के अनुसार, निजी प्रचालक के लिए इस प्राधिकरण द्वारा, धारा 2.9.1 के अनुसार तैयार किया जाने वाला 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.8 में अनुबंधित के अनुसार इन्डैक्सेशन के अधीन दरमान पत्तन के लिए प्रदत्त और नीलामी दस्तावेज में शामिल उच्चतम प्रशुल्क सीमाओं के अनुरूप होना चाहिए।

2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.8 व्यवस्था करती है कि उच्चतम प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक विक्री मूल्य सूचकांक (थोक मूल्य सूचकांक) में उतार-चढ़ाव के 60% की सीमा तक मुद्रास्फीति के अनुसार इन्डैक्स किया जाएगा।

- (vi) जेएनपीटी और एनएसआईजीटीपीएल के बीच सम्पन्न हुए कन्सेशन एग्रीमेंट (सी.ए.) का अनुच्छेद 8.1.1 प्रशुल्क के लगाए जाने और उसकी वसूली को शासित करता है। सी.ए. के अनुच्छेद 8.1.1 के अनुसार कन्सेशनेयर अर्थात् एनएसआईजीटीपीएल परिशिष्ट-12 के रूप में संलग्न प्रशुल्क अधिसूचना के अनुसार, परियोजना सुविधाओं और सेवाओं के उपयोगकर्ताओं से प्रशुल्क वसूलने का पात्र होगा। ऐसा दिखाई देता है

- कि सी.ए. के साथ संलग्न परिशिष्ट-12, इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी, दिनांक 25 फरवरी, 2009 के जरिये अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को संदर्भ देता है।
- (vii) जैसाकि पहले बताया गया है, अपना दरमान तैयार करने के लिए एनएसआईजीटीपीएल द्वारा, फरवरी, 2009 में अनुमोदित जेएनपीटी टर्मिनल की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को आधार के रूप में लिया गया है। फरवरी, 2009 की कथित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में इस आशय का एक सामान्य नोट प्रदान नहीं किया गया है कि उच्चतम प्रशुल्क सीमाएँ (टैरिफ कैप्स) उस वर्ष की 1 जनवरी से जिस वर्ष प्रशुल्क निर्धारित किया जाए और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक की सीमा में मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित की जाएंगी और उच्चतम प्रशुल्क सीमा का इस प्रकार अपने आप समायोजन प्रत्येक वर्ष होगा और समायोजित उच्चतम प्रशुल्क सीमाएँ प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल, से प्रभावी होंगी और अगले 3 वर्ष की 31 मार्च, तक प्रभावी रहेंगी। यह अन्य महापत्तन न्यासों की अपफ्रंट अनुसूचियों में प्रदत्त है। तथापि, इस संबंध में यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि हालांकि जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल का अपफ्रंट प्रशुल्क मार्च, 2009 में अधिसूचित किया गया था, यह भी स्वीकार किया जाना है कि फरवरी, 2009 के प्रशुल्क आदेश के पैरा 9.1 के अनुसार उच्चतम प्रशुल्क सीमाएँ मुद्रास्फीति के अनुसार समायोजित तो की जाएंगी किंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव की 60% तक की मात्रा में ही। जैसाकि फरवरी, 2009 के प्रशुल्क आदेश के प्रासंगिक पैराग्राफ में दर्ज है, लागत अनुमान 2008 के मूल्य स्तर पर हैं और प्रशुल्क की वार्षिक वृद्धि 2008 के आधार के संदर्भ से होगी। इसलिए, एनएसआईजीटीपीएल के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क को वर्ष 2008 और वर्ष 2014 के बीच होने वाले समायोजन फैक्टर के संदर्भ से इन्डैक्स करना होगा।
- (viii) अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए आधार वर्ष और 1 अप्रैल, 2014 से तदनु रूप वार्षिक वृद्धि पहले ही हमारे पत्र सं. टीएएमपी/12/2009-विविध, दिनांक 1 अप्रैल, 2014 द्वारा जेएनपीटी समेत सभी महापत्तन न्यासों को सूचित कर दिए गए थे। वर्तमान संदर्भित मामले लागू किए जाने वाला वृद्धि फैक्टर 31.58% जैसा कि ऊपर दिनांक 1 अप्रैल, 2014 के हमारे पत्र में है।
- (ix) दिनांक 25 फरवरी, 2009 के आदेश के जरिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के इन्डैक्सेशन के संदर्भ से, जैसाकि 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के तहत अपेक्षित है, यह नोट करने लायक है कि एनएसआईजीटीपीएल ने फरवरी, 2009 में अधिसूचित टैरिफ कैप्स पर, लागू होने वाला वृद्धि फैक्टर 31.58% लागू करके प्रस्तावित दर प्राप्त कर ली है। एनएसआईजीटीपीएल द्वारा प्रदत्त प्रस्तावित दरों का सत्यापन कर दिया गया है और उन्हें सही पाया गया है।
- (x) पोत परिवहन मंत्रालय में भारत सरकार ने अपने पत्र सं.पीटी-11033/51/2014-पीटी, दिनांक 11 नवम्बर, 2014 के अंतर्गत, महापत्तनों में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर मार्गदर्शियों की एक प्रति अग्रेषित की है, ये मार्गदर्शी पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी, दिनांक 4 सितम्बर, 2014 के जरिये इस प्राधिकरण को जारी किये गए थे। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/52/2014-जनरल, दिनांक 28 नवंबर, 2014 के माध्यम से अन्य बातों के साथ, सभी महापत्तन न्यासों के प्रचलित दरमानों में “तटीय पोत” की प्रदत्त परिभाषा को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करने हेतु अनुमोदन दिया है: “तटीय पोत” का अर्थ भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच अनन्य रूप से व्यापार में लगा (और) पोत परिवहन महानिदेशक अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस धारक पोत, होगा। अतएव एनएसआईजीटीपीएल द्वारा तटीय पोत की प्रस्तावित परिभाषा ऊपर वर्णित तटीय पोत की परिभाषा से (के अनुसार) सुधारी गई है।
- (xi) एनएसआईजीटीपीएल ने प्रस्तावित दरमान की धारा 1.1 के तहत क्रम सं. (xvi) पर “प्रति दिन” की परिभाषा डाली है। “प्रति दिन” को “प्रति कैलेंडर दिन अथवा उसके अंश” के रूप में परिभाषित किया गया है। प्रस्तावित परिभाषा अन्य महापत्तनों में प्रदत्त “प्रति दिन” की परिभाषा के अनुरूप दिखाई देती है और इसलिए अनुमोदित है।
- (xii) यहाँ यह बताना प्रासंगिक है कि एनएसआईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दरमान को शासित करने वाले कुछ नोट्स, जेएनपीटी आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी के जरिये अनुमोदित दरमान के नोटों से थोड़ा सा भिन्न हैं। एनएसआईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तुत दरमान में सुधार/परिवर्तन निम्नानुसार हैं-
- (क) सामान्य नियम और शर्तें से संबंधित प्रस्तावित धारा 1.2 के तहत नोट (iv) (ग) में तटीय कंटेनरों को प्रदान की जाने वाली रियायतों का वर्णन है। कथित नोट बताता है कि कंटेनर संबंधी प्रभारों

के मामले में रियायत कम्पोजिट बॉक्स रेट पर लागू है। जहाँ मदवार प्रभार लगाए गए हैं, वहाँ रियायत पोत-तट अंतरण और, क्रे से भंडारण यार्ड और भंडारण यार्ड से क्रे तक अंतरण पर लागू होगी। ऐसा दिखाई देता है कि एनएसआईजीटीपीएल ने “----के साथ कार्गो और कंटेनरों पर पोतघाट शुल्क” वाला भाग निकाल दिया है जो सभी महापत्तन न्यासों और वहाँ प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के दरमानों और जेएनपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची। उपरोक्त नोट के अंत में सामान्य रूप से प्रदत्त है। यहाँ यह ध्यान देने योग्य है कि कथित नोट्स, महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 111 के तहत भारत सरकार द्वारा जारी नीति निदेशों के आधार पर सभी महापत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमानों में प्रदान किये गए हैं। चूंकि कथित नोट भारत सरकार की नीति निदेश से प्रवाहित होता है और सभी महापत्तन न्यासों तथा वहाँ प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के दरमानों में एक समान रूप से प्रदत्त हैं, नोट को वैसा ही प्रदान किया जाता है जैसा यह एनएसआईजीटीपीएल के दरमान में भी है।

- (ख) प्रस्तावित धारा 1.2 का नोट (v) में विलम्बित भुगतानों/रिफंडों पर व्याज पर विचार किया गया है। नोट (v) के उप-नोट (घ) में, भुगतानों में विलम्ब की गणना हेतु प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद 10 दिन गिनने का विवरण है। कथित नोट में सेवाएँ प्राप्त करने से पहले भुगतान करने वाले मामलों में इस प्रावधान के लागू न होने का भी विवरण है। दिखायी देता है कि एनएसआईजीटीपीएल ने यह भाग “जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित है, पत्तन न्यास की संपत्तियों का उपयोग अथवा जहाँ प्रभारों का भुगतान अग्रिम करना इस दरमान में एक शर्त के रूप में प्रदत्त है,” जो सभी महापत्तन न्यासों और वहाँ प्रचालनरत निजी टर्मिनलों के दरमानों और जेएनपीटी की अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में उपरोक्त नोट के अंत में सामान्यतया प्रदत्त है, निकाल दिया है। यह ध्यान देने योग्य है कि ऐसा प्रावधान सभी महापत्तन न्यासों और (वहाँ प्रचालनरत) निजी टर्मिनल प्रचालकों के दरमान में समान रूप से प्रदान किया गया है। एनएसआईजीटीपीएल ने, प्रावधान के ऊपर वर्णित भाग को प्रदान न करने के लिए कोई कारण नहीं बताया है। इसलिए, यह नोट वैसे ही प्रदान किया जाता है जैसा यह सभी महापत्तन न्यासों और निजी प्रचालकों के दरमान में सामान्य रूप से प्रदत्त है।
- (xiii) चूंकि एनएसआईजीटीपीएल ने 31.58% का प्रयोज्य वृद्धि घटक लागू करते हुए प्रस्तावित दरें पहले ही प्रस्तुत कर दी हैं और चूंकि, साथ ही, जेएनपीटी ने एनएसआईजीटीपीएल द्वारा अपनाए गए वृद्धि घटक पर कोई विपरीत टिप्पणी नहीं की है, यह प्राधिकरण जेएनपीटी दरमान की उन्हीं शर्तों के साथ (प्रतिदिन (perday) की परिभाषा समेत) 25 फरवरी, 2009 को जेएनपीटी के लिए, अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क दरमान में प्रस्तावित दरों को प्रतिस्थापित करने और शामिल करने तथा दरमान को एनएसआईजीटीपीएल के नाम में अधिसूचित करने को प्रवृत्त है, जैसाकि 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 2.8 में अपेक्षित है।
- (xiv) एनएसआईजीटीपीएल द्वारा प्रस्तावित अध्याय (1) से (3) के सामान्य नोट कहते हैं कि न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड के दरमान में अध्याय (1) से (3), आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2009 के माध्यम से (जेएनपीटी के लिए) अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को विचारार्थ लेता है और 1 जनवरी, 2008 तथा प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% की सीमा तक इन्डैक्सेशन लागू करने पर विचार करता है। बाद के वर्षों के लिए भी, आदेश सं. टीएएमपी /40/2008-जेएनपीटी, दिनांक 25 फरवरी, 2009 में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव को मात्र 60% की सीमा तक ही मुद्रास्फीति के अनुसार इन्डैक्स किया जाएगा। इस प्रकार प्रशुल्क कैप्स का स्वतः चालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क कैप्स प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल, से आगामी वर्ष की 31 मार्च, तक प्रभावी होंगे। यह सामान्य नोट, 2008 के मार्गदर्शियों के अंतर्गत शासित उन अन्य बीओटी प्रचालकों के दरमानों में प्रदत्त के अनुरूप पाया गया है जिन्होंने प्रचालन शुरू कर दिया है। दिनांक 25 फरवरी, 2009 के आदेश के दरमान में अनुमोदित दरों के लगाए जाने को शासित करने वाली अन्य सभी शर्तें यथावत रखी गई हैं।
- (xv) 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 3.8.5 के अनुसार यदि कोई ऐसा प्रश्न/विवाद उभरता है जिसमें दरमान और शर्तों की विवरणी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या की आवश्यकता हो तो ऐसा मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस विषय में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

- (xvi) एनएसआईजीटीपीएल से अपेक्षा है (उम्मीद की जाती है) कि वह कम से कम नीलामी दस्तावेजों/कन्सेशन एग्रीमेंट में वर्णित (घोषित) परफार्मेंस मानकों/मानदंडों तक परफार्म करे। एनएसआईजीटीपीएल की वास्तविक परफार्मेंस इस प्राधिकरण द्वारा मानीटर की जाएगी। यदि उसकी सेवाओं की गुणवत्ता के बारे में उसे कोई शिकायत मिलेगी तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जाँच करेगी और अपनी रिपोर्ट (फाइन्डिंग्स) जेएनपीटी को अग्रेषित करेगी। एनएसआईजीटीपीएल के विरुद्ध कोई कार्रवाई अपेक्षित होगी तो जेएनपीटी कन्सेशन एग्रीमेंट के प्रावधानों के अनुसार समुचित कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xvii) टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही की समाप्ति के अंत में 15 दिनों के भीतर, एनएसआईजीटीपीएल को निदेश दिया जाता है कि वह पिछले तीन महीनों के दौरान कंटेनर टर्मिनल पर भौतिक और वित्तीय प्रदर्शन की रिपोर्ट जेएनपीटी के जरिये इस प्राधिकरण को भेजे।

5.1 परिणामस्वरूप और ऊपर प्रदत्त कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण, जेएनपीटी में एनएसआईजीटीपीएल द्वारा कंटेनर प्रहस्तन सुविधा के लिए दरमान जैसा संलग्नक के रूप में जुड़ा है, को अनुमोदन प्रदान करती है।

5.2 टर्मिनल को आंशिक रूप से प्रचालित करने हेतु जेएनपीटी द्वारा अनुबंधित (लगायी गई) शर्त की एनएसआईजीटीपीएल आंशिक प्रचालन, सीमा शुल्क से अधिसूचना और महा.प्रदू.नि.बोर्ड से प्रचालन हेतु सहमति मिल जाने के बाद ही, शुरू करेगा। इसलिए, एनएसआईजीटीपीएल के लिए अधिसूचित दरमान, एनएसआईजीटीपीएल द्वारा जेएनपीटी में आंशिक प्रचालन शुरू करने की तिथि से लागू हो जाएगा। आंशिक प्रचालन की शुरुआत सीमा शुल्क अधिसूचना और एमपीसीबी से प्रचालन हेतु सहमति मिल जाने पर ही होगी।

टी. एस. बालासुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./143/2015(12)]

संलग्नक

न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड

दरमान

अध्याय 1—परिभाषाएँ एवं सामान्य नियम एवं शर्तें

प्राक्कथन

यह दरमान न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड में प्रदान की गई सेवाओं और सुविधाओं के उपयोग के लिए 1 जनवरी, 2015 से न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड को देय प्रभारों की घोषणा करता है।

1.1 परिभाषाएँ - सामान्य

- (i) **"तटीय पोत"** का अर्थ भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच अनन्य रूप से व्यापार में लगा और पोत परिवहन महानिदेशक अथवा सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस धारक पोत होगा।
- (ii) **"विदेशगामी पोत"** का अर्थ तटीय पोत को छोड़कर कोई भी पोत होगा।
- (iii) **"एफसीएल"** का अर्थ ऐसा कंटेनर होगा जिसमें पूरा कंटेनर भार लदा हो।
- (iv) **"एलसीएल"** का अर्थ ऐसे कंटेनरों से है जिसमें पूरा कंटेनर भार न लदा हो (एक आयतक/निर्यातक से अधिक के कार्गो से युक्त कंटेनर)।
- (v) **"हैजर्डस कंटेनर"** का अर्थ आईएमओ के तहत खतरनाक सामान के रूप में वर्गीकृत सामान से भरा कंटेनर।
- (vi) **"आयात कंटेनर"** का अर्थ उस कंटेनर से है जो एक पोत से उतारा गया हो, कंटेनर यार्ड में रखा गया हो और सड़क मार्ग अथवा रेल मार्ग के जरिये बाहर भेजा गया हो।
- (vii) **"निर्यात कंटेनर"** अर्थात् वह कंटेनर जो सड़क अथवा रेल द्वारा लाया जाता है, और निर्धारित पोत पर लादा गया हो।
- (viii) **"पत्तन क्षेत्र "** अर्थात् पत्तन का सीमा शुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।

- (ix) **"सामान्य कंटेनर"** का अर्थ सामान्य किस्म के उन कंटेनरों से होगा जो बाद में वर्णित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते।
- (x) **"रीफर कंटेनर"** का अर्थ नष्ट होने वाले सामान के परिवहन के लिए प्रयुक्त उस रैफ्रीजरेटेड कंटेनर से है जो इच्छित तापमान बनाए रखने के लिए विद्युत आपूर्ति की व्यवस्था से युक्त हो।
- (xi) **"खतरनाक कंटेनर"** का अर्थ उस कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के तहत वर्गीकृत खतरनाक सामान भरा होगा।
- (xii) **"पोतांतरण कंटेनर"** अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा गया है, यार्ड में रखा गया है और एक अन्य पोत के जरिये रवाना कर दिया गया है।
- (xiii) **"अति आयामी कंटेनर"** का अर्थ ऐसा कंटेनर होगा जो सामान्य कंटेनर के आकार के आगे असामान्य नाप-जोख का कार्गो ले जा रहा होगा और जिसके प्रहस्तन के लिए स्लिंग्स, शैकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि विशिष्ट उपकरणों की जरूरत होती हो। इनमें क्षतिग्रस्त कंटेनर और अन्य किस्म के कंटेनर भी शामिल हैं जिन्हें विशिष्ट उपकरणों की जरूरत पड़ती है।
- (xiv) **"शट आउट कंटेनर"** का अर्थ उस कंटेनर से होगा जो एक विशेष पोत के लिए निर्यात इन्टेक के रूप में पत्तन में प्रवेश करता है (यथा पोत पहचान एडवाइस संख्या अर्थात् वीआईए नंबर द्वारा दर्शाया गया हो)। जो किसी कारणों से विशेष पोत से नहीं जोड़ा जा सका हो तब उस कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv) **"बैक टू टाउन कंटेनर"** वह कंटेनर होगा जो पत्तन में निर्यात के लिए प्रवेश करेगा किन्तु किन्हीं कारणों से निर्यात नहीं किया जा सका हो तब वापिस शहर ले जाया गया हो।
- (xvi) **VIAN** का अर्थ वैसल आइडेंटिफिकेशन एडवाइस नम्बर पोत पहचान निर्देश संख्या होगा।
- (xvii) **"प्रतिदिन"** का अर्थ होगा एक कलेंडर दिवस अथवा उसका भाग।

1.2 सामान्य नियम एवं शर्तें

- (i)
 - (क) जनरल ट्रेडिंग लाइसेंस धारक, भारतीय पताका वाला एक विदेशगामी पोत, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय यात्रा हेतु परिवर्तित हो सकता है।
 - (ख) विदेशी पताका का विदेशगामी पोत पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किए गए तटीय यात्रा लाइसेंस (कोस्टल वोएज लाइसेंस) के आधार पर तटीय यात्रा के लिए परिवर्तित हो सकता है।
 - (ग) ऐसे परिवर्तनों के मामलों में तटीय दरें लदान पत्तन द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना आरम्भ करता है।
 - (घ) ऐसे परिवर्तनों के मामले में तटीय दरें केवल तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतारने वाले प्रचालन पूरे करता है। उसके तुरंत बाद विदेश गामी दरें, उतारने वाले पत्तनों द्वारा प्रभार्य हो जायेंगी।
 - (ङ.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारी समर्पित भारतीय तटीय पोत से तटीय दरों की पात्रता सिद्ध करने हेतु कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा (मांगा नहीं जायेगा)।
- (ii) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से पोत को तटीय अथवा विदेशगामी श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए सीमा शुल्क अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणन के अनुसार पोत का दर्जा निर्णायक घटक होगा।
- (iii) पोत संबंधी प्रभार पोत स्वामियों अथवा स्टीमर एजेन्टों पर लगाए जायेंगे।
- (iv)
 - (क) समस्त तटीय पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए समरूप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए।
 - (ख) समस्त तटीय के लिए कंटेनर संबंधी प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधी प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होना चाहिए।
 - (ग) कंटेनर संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायत कम्पोजिट बॉक्स रेट पर लागू है जहाँ कहीं मदवार प्रभार लगाये जाते हैं, वहाँ रियायत पोत तट अन्तरण, तथा क्वेसे भंडारण यार्ड तक और भंडारण यार्ड से क्वे तक अंतरण के लिए प्रासंगिक प्रभारों के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर पोतघाट शुल्क पर होगी।

- (घ) इस रियायत के प्रयोजन से, एक विदेशी पत्तन से कंटेनर जो भारतीय पत्तन ख को पोतान्तरण के लिए भारतीय पत्तन क पर पहुँचता है, वह इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए भी क्वालिफाई करेगा। दूसरे शब्दों में तटीय यात्रा पर जाने हेतु परमीशन प्राप्त पोतों द्वारा लाए/ ले जाए गए भारतीय पत्तनों से/भारतीय पत्तनों को कार्गो/कंटेनर रियायत के लिए पात्र होंगे।
- (ङ.) तटीय कंटेनरों अथवा पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में अंकित किए जाएंगे और प्राप्त/वसूल किए जायेंगे।
- (v) विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क) इस दरमान के अधीन उपयोक्ता विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज भुगतान करना होगा। इसी प्रकार प्रचालक, विलम्बित रिफंडों पर दंड-ब्याज अदा करेगा।
- (ख) दंड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंड ब्याज की दर प्रचालक और पत्तन उपयोक्ता पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग) रिफंड में विलम्ब सेवाएँ पूरी होने की तिथि अथवा उपयोक्ता पर समान रूप से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत कर देने के केवल 20 दिन से गिना जायेगा।
- (घ) उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएँ प्राप्त करने से पहले अथवा पत्तन न्यास की संपत्तियों के उपयोग से पहले, जैसा भी महापत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित है और/अथवा जहां प्रभारों का भुगतान अग्रिम रूप से करना इस दरमान में एक शर्त के रूप में प्रदत्त है।
- (vi) सभी परिगणित प्रभार बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम स्तर हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियाँ निम्न स्तर हैं। यदि प्रचालक चाहे तो वह कुछ कम दरें प्रभारित कर सकता है और अधिक छूट और कटौतियाँ अनुमत कर सकता है।
- (ख) इसके साथ ही, यदि प्रचालक चाहे तो वह दरमान में प्रदत्त दरों के लागू करने को शासित करने वाली शर्तों को न्याय संगत बना सकता है यदि इस प्रकार न्याय संगत बनाए जाने से प्रति यूनिट दर में उपयोक्ता को राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें उच्चतम स्तर से ज्यादा नहीं हैं। बशर्ते कि प्रचालक ऐसी निम्नतर दरों अथवा ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों को न्याय संगत बनाए जाने को जनता को अधिसूचित करे और ऐसी निम्नतर दरों में अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों में और आगे कोई परिवर्तन किया जाए तो उन्हें भी जनता को अधिसूचित करना जारी रखे बशर्ते की तय की गई नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक न हों।
- (viii) उपयोक्ताओं से अपेक्षा नहीं की जाएगी कि वे एक तार्किक स्तर से आगे के उन विलम्बों के लिए जिनके लिए प्रचालक उत्तरदायी हो, प्रभार का भुगतान करे।

अध्याय-2 पोत संबंधी प्रभार

बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा	
		विदेश पोत	तटीय पोत
1	बर्थ घेरने के लिए	1.621	0.972

नोट्स:-

- पोतों को कार्गो प्रचालन पूरा करने के बाद दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए बिना, 2 घंटों तक बर्थ पर बने/खड़े रहने की इजाजत होगी।
- सभी पोत जिस समय बर्थ के बगल में ले आए जाएंगे, उसके एक घंटे के भीतर वे अपना कार्गो प्रचालन आरंभ कर देंगे, अन्यथा नीचे (4) में दिए गए के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगाए जाएंगे।

- (iii) टर्मिनल पोतों के प्रचालन के लिए तैयार होने पर भी, पोत काम करने के लिए तैयार न होते हुए यदि टर्मिनल सुविधाओं पर बेकार खड़े रहेंगे तो पोत पर नीचे नोट (4) में प्रदत्त के अनुसार दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार लगेगा। दंडात्मक बर्थ किराया लगाने के प्रयोजन से बेकार खड़े रहने का अर्थ होगा किसी भी कारण से लगातार दो घंटे से भी अधिक समय के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रचालन निलम्बित/रोके रखना।
- (iv) 2 घंटे के आगे के लिए दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार, बर्थ किराया प्रभार के साथ-साथ निम्नानुसार लगाए जाएंगे:-

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1.	6 (छः) घंटों तक	रु. 13.158
2.	6 घंटों से अधिक किंतु 12 घंटों तक	रु. 19.737
3.	12 घंटों से ऊपर	रु. 39.474

- (v) ऊपर वर्णित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार तब नहीं लगाए जा सकेंगे यदि पोत के बेकार खड़े रहने के टर्मिनल अथवा पत्तन को जिम्मेदार ठहराया जा सके अथवा प्रचालन का रोका जाना प्रतिकूल ज्वार-भाटे अथवा खराब मौसम और बारिश के परिणाम स्वरूप हो।
- (vi) (i) एक समय सीमा रहेगी जिसके आगे बर्थ किराया लागू नहीं होगा जिस समय पोत यात्रा पर निकलने की तैयारी का संकेत देगा उसके 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार भाटा परिस्थितियों की चाहत में अथवा खराब मौसम के कारण या रात्रि मार्गदर्शन सुविधाओं के अभाव में पोत द्वारा प्रतीक्षा समय शामिल नहीं है।
- (ii) झूठे/भ्रामक सिग्नल के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।
- (iii) पोत का मास्टर/एजेन्ट, केवल अनुकूल ज्वार-भाटा और अनुकूल मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही यात्रा पर निकलने की तैयारी का सिग्नल देगा।
- (iv) बर्थ किराया रोकने के लिए प्रदत्त 4 घंटे की समय-सीमा में अनुकूल ज्वार-भाटा परिस्थितियों की चाहत में बीता पोत का प्रतीक्षा-समय शामिल नहीं होगा।
- (vii) बर्थ किराया प्रभार उस अवधि के लिए नहीं लगाए जाएंगे जिस अवधि में एक पोत, पत्तन के उपकरणों/मशीनों में खराबी के कारण अथवा बिजली गुल हो जाने के कारण या किसी अन्य कारण से जिसके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके।

अध्याय 3-कंटेनरों और कंटेनर में भरे कार्गो को प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रभार

सामान्य नियम एवं शर्तें

- (i) कोई कंटेनर जो मूल रूप से पोतान्तरण कंटेनर घोषित किया गया हो और बाद में रेल अथवा सड़क मार्ग से ले जाया गया हो, उसकी पोतान्तरण कंटेनर के रूप में पहचान समाप्त हो जाएगी उसे एक सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा तथा लागू होने वाले प्रदत्त प्रभार लगाए जाएंगे।
- (ii) प्रशुल्क के प्रयोजन से 20' से छोटे और 20' तक के कंटेनरों को एक टीईयू (बीस समतोल यूनिट/Twenty Equivalent Unit) गिना जाएगा और 20' फीट से बड़े और 40' तक के कंटेनरों को एक एफईयू (फोर्टी इक्वीवलेंट यूनिट) गिना जाएगा।
- (iii) लंबाई में 20' से अधिक किंतु 40' तक की लंबाई वाले कंटेनरों के लिए सभी प्रभार प्रदत्त लागू प्रभारों का 150% होंगे।
- (iv) मानक (स्टैंडर्ड) आकार के कंटेनरों से इतर कंटेनरों पर, जिनके लिए विशेष मशीनों/उपकरणों/स्लिग्स /प्रहस्तन की आवश्यकता होगी, लागू दरों का दोगुना लगेगा। इन कंटेनरों में क्षतिग्रस्त कंटेनर और विशेष मशीनों (डिवाइसिस) की आवश्यकता वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल हैं।

3.1 कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार

कंटेनर के प्रहस्तन और आवागमन/हलचल के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेन्टों अथवा कार्गो एजेन्टों द्वारा पत्तन के बीच से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरों में भरे कार्गो के बारे में प्रदत्त सेवाओं के लिए निम्नलिखित एकीकृत/समेकित प्रभार देय होंगे:-

क. सामान्य कंटेनर्स

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1.	पोत से कंटेनर यार्ड और व्युत्क्रम में	3916.68	3163.47	2350.01	1898.08
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या व्युत्क्रम (केवल आईसीटी कंटेनर रेल)	1958.33	1958.33	1958.33	1958.33
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक यार्ड या व्युत्क्रम (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात आवक)	602.57	602.57	602.57	602.57

ख. रीफर कंटेनर्स

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1.	पोत से कंटेनर यार्ड और व्युत्क्रम में	3916.68	3163.47	2350.01	1898.08
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या व्युत्क्रम (आईसीटी कंटेनर केवल रेल)	1958.33	1958.33	1958.33	1958.33
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक यार्ड या व्युत्क्रम (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात आवक)	602.57	602.57	602.57	602.57

ग. खतरनाक कंटेनर्स

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	पोत से कंटेनर यार्ड और व्युत्क्रम में	4896.72	2938.39
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या व्युत्क्रम (आईसीटी कंटेनर केवल रेल)	2447.48	2447.48
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक यार्ड या व्युत्क्रम (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात आवक)	753.20	753.20

घ. पोतान्तरण कंटेनर्स

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1	1-3000 टीईयू	4519.23	3916.68	2711.53	2350.01
2	3001-6000 टीईयू	4217.95	3615.40	2530.77	2169.24
3	6001-9000 टीईयू	3916.68	3314.11	2350.01	1988.46
4	उसके बाद	3615.40	3012.83	2169.24	1807.70

टिप्पणियाँ:

- दर उसी वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइन्स अथवा एजेंटों द्वारा लाए गए कुल टीईयू के आधार पर है।
- मूल रूप से पोतान्तरण कंटेनर के रूप में घोषित कोई कंटेनर, बाद में जब रेलमार्ग या सड़क मार्ग से ले जाया/हटाया जायेगा तो वह पोतान्तरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और उसे एक साधारण आयात कंटेनर माना जाएगा तथा उस पर लागू होने वाले प्रदत्त प्रभार देय होंगे।

ड. ओवर डायमेशनल कार्गो कंटेनर्स

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1.	पोत से कंटेनर यार्ड और व्युत्क्रम में	7833.35	6326.93	4700.01	3796.16
2.	कंटेनर यार्ड से रेलवे प्लैट या व्युत्क्रम (आईसीटी कंटेनर केवल रेल)	3916.68	3916.68	3916.68	3916.68
3.	कंटेनर यार्ड से ट्रक यार्ड या व्युत्क्रम (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात आवक)	1205.13	1205.13	1205.13	1205.13

टिप्पणियाँ:

उपरोक्त समेकित प्रभाओं में निम्नलिखित तत्व शामिल हैं यथा, स्टीवेडरिंग गेन्ट्री केन का उपयोग, ट्रांसफर केन का उपयोग, कंटेनरों के टेयर-वेट पर पोतघाट शुल्क, कंटेनर से भरे कार्गो पर पोतघाट शुल्क, परिवहन तथा रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर की मद में अंशदान ।

3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए आवास अवधि प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका अंश (रु. में)		
		लंबाई में 20' तक	लंबाई में 20' से अधिक और 40' तक	लंबाई में 40' तक
1.	गैर आईसीटी/सीएफएस आयात भरा हुआ			
	पहले दो दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
2.	गैर आईसीटी/सीएफएस आयात खाली			
	पहले दो दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743

3.	गैर आईसीडी/सीएफएस निर्यात भरा हुआ			
	पहले तीन दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
4.	गैर आईसीडी/सीएफएस निर्यात खाली			
	पहले तीन दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
5.	सीएफएस आयात भरा हुआ- सड़क मार्ग द्वारा परिवहन			
	पहले दो दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
6.	सीएफएस आयात खाली - सड़क मार्ग द्वारा परिवहन			
	पहले दो दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709

	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
7.	सीएफएस निर्यात भरे हुए - सड़क मार्ग द्वारा परिवहन			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
8.	सीएफएस निर्यात खाली - सड़क मार्ग द्वारा परिवहन			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	479	958	1437
	7-9 दिन	570	1139	1709
	10-12 दिन	678	1355	2033
	13-15 दिन	805	1611	2416
	16-18 दिन	957	1913	2870
	19-22 दिन	1138	2276	3415
	23-26 दिन	1354	2708	4062
	27-30 दिन	1609	3218	4828
	उसके बाद	1914	3829	5743
9.	आईसीडी आयात एवं निर्यात भरे हुए या खाली -रेल मार्ग द्वारा परिवहन			
	पहले पाँच दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	5 -15 दिन	957	1913	2870
	16-30 दिन	1914	3829	5743
	उसके बाद	3829	7658	11487
10.	पोतान्तरण-भरे हुए			
	पहले 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1914	3829	5743
	उसके बाद	3829	7658	11487

11.	पोतान्तरण-खाली			
	पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1138	2276	3415
	उसके बाद	3829	7658	11487

नोट्स:-

- कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि, कंटेनर के उतरने के अगले दिन से कंटेनर के पोत लदान/सुपुर्दगी/हटाए जाने की तिथि तक गिनी जाएगी और इसमें रविवार तथा छुट्टी के दिन शामिल होंगे किंतु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश तथा पत्तन के गैर-कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे।
- पोतान्तरण कंटेनर्स जो बाद में खाली होने/सामान भरने के लिए स्थानीय रूप से या कंटेनर फ्रेट स्टेशन के लिए रवानगी/प्रस्थान का तरीका बदलेंगे, उनको रियायती आवास समय की हानि होगी, जैसा ऊपर मद (4) में प्रदत्त है। ऐसे कंटेनरों के लिए आवास समय प्रभार, मद सं. 1 अथवा 2 में प्रदत्त के अनुसार जैसा लागू होगा, आयात कंटेनरों की बराबरी पर वसूले जाएंगे।
- पोतान्तरण कंटेनर्स जो रवानगी का तरीका बदलते हुए आईसीडी को रेल द्वारा जाएंगे उन्हें आवास समय प्रभार शुल्क लगाने के प्रयोजन से अन्य आईसीडी को रेल द्वारा जाएंगे उन्हें आवास समय प्रभार शुल्क लगाने के प्रयोजन से अन्य आईसीडी कंटेनरों के जैसा माना जाएगा और उन पर ऊपर मद (4) में प्रदत्त दरें प्रभारित की जाएंगी। ऐसे मामलों में कंटेनरों को कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड ले जाने के लिए अतिरिक्त शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे।
- एक विदेशी पत्तन से कंटेनर टर्मिनल पर उतरने वाले कंटेनर पर जो बाद में तटीय यात्रा पर किसी भारतीय पत्तन के लिए अथवा व्युत्क्रम में पोतान्तरित होगा, विदेशगामी पोतों के लिए प्रदत्त पोतान्तरण प्रभारों का 50% और तटीय श्रेणी के लिए प्रदत्त (पोतान्तरण) प्रभारों का 50% लगाया जाएगा।
- सामान्य आयात कंटेनर, जो बाद में आईसीडी के लिए रेलमार्ग द्वारा रवानगी का तरीका बदलेंगे, उन्हें साधारण आयात कंटेनर के लिए लागू होने वाली निःशुल्क अवधि का ही लाभ मिलेगा। ऐसे मामलों में कंटेनर के कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक परिवहन के लिए अतिरिक्त शिफ्टिंग प्रभार लागू होंगे (लगेंगे)।
- किसी शट-आउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि जिस दिन कंटेनर शट-आउट होता है उसके अगले दिन से पोत लदान/सुपुर्दगी के दिन तक गिनी जाएगी।
- अत्यधिक ऊंचे और अत्यधिक लंबे-चौड़े कंटेनरों पर, लागू सामान्य प्रभारों का तीन गुना प्रभार लगेगा।
- खतरनाक कंटेनरों पर सामान्य रूप से लागू प्रभारों का 1.25 गुना लगेगा।
- कंटेनरों को पत्तन परिसर के भीतर भरने के मामलों में आवास-समय-प्रभार निम्नानुसार लागू होंगे:-
 - भरने से पहले आवास समय प्रभार के रूप में खाली कंटेनरों को/पर लगने वाले प्रभार लागू होंगे।
 - भरे हुए निर्यात कंटेनरों को लगने वाली निःशुल्क अवधि और आवास-समय-प्रभार उसके अगले दिन से लगाए जाएंगे जिस दिन कंटेनर भरने का काम पूरा होगा और पत्तन को इसकी सूचना दी जाएगी।
- नीलामी कंटेनरों के मामलों में, नीलामी पूरी होने के बाद खाली कंटेनरों पर खाली कंटेनरों के रूप में आवास-समय-प्रभार, कंटेनर पूरी तरह खाली होने वाले दिन के अगले दिन से लागू होंगे।
- भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए नहीं जुड़ेंगे जिस अवधि में टर्मिनल, उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किये जाने पर कंटेनरों की सुपुर्दगी ऐसे कारणों से नहीं दे पाए जिनके स्वयं टर्मिनल को जिम्मेदार ठहराया जाए/जा सके।
- परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/शिपर के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तिथि तक अथवा कंटेनर के उतरने की तिथि से 75 दिनों तक, इनमें से, निम्नलिखित शर्तों के अधीन जो भी पहले हो, लगाए जाएंगे:-
 - प्रेषिति (पाने वाले) किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
 - यदि प्रेषिति परित्याग का ऐसा पत्र जारी नहीं करना चाहे तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी निम्नलिखित शर्तों परित्याग पत्र जारी कर सकता है:
 - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की अभिरक्षा ग्रहण करेगा और या तो इसे वापिस लेगा अथवा इसे पत्तन के परिसर से हटाएगा।
 - लाइन, कंटेनर की अभिरक्षा फिर से ग्रहण करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर जमा/इकट्टा हुए समस्त पत्तन प्रभारों का भुगतान करेगा।

- (iii) कंटेनर एजेंट/एमएलओ सभी आवश्यक औपचारिकताएं निवाहेंगे और परिवहन तथा कंटेनर खाली करने की लागत वहन करेंगे। यदि वे निर्धारित अवधि के भीतर ऐसी कार्यवाई करने में असफल रहते हैं तो कंटेनर पर भंडारण प्रभार उस समय तक लगते रहेंगे जब तक कि कार्गो खाली करवाने के लिए शिपिंग लाइनों/लाइन्स द्वारा सभी आवश्यक कार्यवाई नहीं कर दी जाती।
- (iv) जहां कंटेनर को सीमा शुल्क अधिकारियों द्वारा कब्जे में लिया जाता है/जब्त किया जाता है और उस कंटेनर को 75 दिन की प्रदत्त समय सीमा के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन से लगने बंद हो जाएंगे जिस दिन सीमा शुल्क विभाग कार्गो को छोड़ने का आदेश जारी कर देगा बशर्ते कि लाइनें आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करें तथा परिवहन और खाली करने की लागत वहन करें। अन्यथा कब्जे में लिया गया/जब्त किया गया कंटेनर पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बाधित क्षेत्रों तक लाइन/प्रेषित द्वारा ले जाया/ये जाएगा और ऐसे मामले में जिस दिन कंटेनर(स) सीमा शुल्क बाधित क्षेत्र में ले जाए जाएंगे उस दिन से भंडारण प्रभार लगने बंद हो जाएंगे।

3.3 कंटेनर पोतों को प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए प्रभार:

(क) रीफर प्रबोधन तथा संबंध जोड़ना

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1.	विद्युत खपत और रीफर कंटेनरों की निगरानी के लिए प्रति 4 घंटा या उसके अंश के लिए अतिरिक्त प्रभार	293.78	293.78	293.78	293.78

नोट:

रीफर कंटेनरों के मामले में भी अतिरिक्त विद्युत प्रभार प्रदत्त दरों पर लागू होंगे:

(ख) प्रदत्त अन्य सेवाएँ

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1.	सीमा शुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन से टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड में कंटेनरों को ले जाना और बाद में सुपुर्दगी के लिए कंटेनरों को चढ़ाना/लोड करना	2537.17	2537.17	2537.17	2537.17
2.	सीमा शुल्क जाँच पड़ताल के लिए अथवा किसी अन्य प्रयोजन से पहले से की गई व्यवस्था द्वारा कंटेनरों को पूर्व निर्धारित यार्ड में जमा करने के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार	298.41	298.41	298.41	298.41

(ग) हैच कवर को खोलना और उसे वापिस रखना

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1.	जब उसे क्रे पर रखा जाए	4407.36	2644.42
2.	क्रे पर रखे बिना	1762.69	1057.61

नोट:

यदि केवल एक ही प्रचालन किया जाता है तो ऊपर प्रदत्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा ही लगाया जाएगा।

(घ) उसी हैच के भीतर एक हैच से एक अन्य हैच को

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु. में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		भरे हुए	खाली	भरे हुए	खाली
1.	हैच से हैच को शिफ्टिंग (1फेरे वाली)	1468.92	1468.92	881.35	881.35
2.	ऊपर वर्णित (क) के अलावा	5876.27	5876.27	3525.77	3525.77

ऊपर अध्याय (1) से (3) तक के लिए सामान्य नोट

ऊपर अध्याय (1) से (3) में न्हावा शेवा (इंडिया) गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमि. के दरमान में प्रदत्त प्रशुल्क कैप्स आदेश सं. टीएएमपी/40/2008-जेएनपीटी, दिनांक 25 फरवरी, 2009 के माध्यम से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क पर विचार करता है और 1 जनवरी, 2008 तथा प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, (2014) के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार चढ़ाव के 60 प्रतिशत तक की सीमा में इन्डैक्सेशन लागू करता है। बाद के वर्षों के लिए भी आदेश सं. टीएएमपी /40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2009 में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क को मुद्रास्फीति के अनुसार इंडैक्स तो किया जाएगा किंतु 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी, के बीच थोक मूल्य सूचकांक में हुए उतार-चढ़ाव के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही। टैरिफ कैप्स का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप्स प्रासंगिक वर्ष की 1 अप्रैल, से उससे अगले वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेंगे।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 8th April, 2015

No. TAMP/65/2014-JNPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from M/s. Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL) for notification of the Scale of Rates for the Container handling facility developed on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis under PPP model at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT).

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/65/2014-JNPT

M/s. Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C.B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 16th day of March, 2015)

This case relates to the proposal received from M/s. Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL) for notification of the Scale of Rates for the Container handling facility developed on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis under PPP model at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

2.1 The NSIGTPL in its letter dated 3 December, 2014 has made the following submissions:

- (i) NSIGTPL is the concessionaire for development of a standalone container handling facility with a quay length of 330 mtrs towards north at JNPT on DBFOT basis. NSIGTPL have entered into concession agreement with JNPT on 19 June, 2013.
- (ii) NSIGTPL plans to commence its commercial operations from 1 January, 2015. Therefore, rates are needed to be notified in order to commence operations.
- (iii) As per Article (8.1.1) of the Concession Agreement (CA), Concessioner is entitled to recover the tariff from the users of the project facilities and services as per tariff notification set out in Appendix 12 of the Concession Agreement.
- (iv) Accordingly, Scale of Rates fixed vide tariff Order dated 12 March, 2009 vide Gazette No. 34 is duly escalated by 31.58% [being the 60% of variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January, 2014].
- (v) With regard to the basis of indexation, reference is drawn to second sub-para of para 5.2 (iii) of TAMP Order dated 10 September, 2013 vide Gazette No. 235, which is reproduced below:
“Though the upfront tariff of the JNPT Container Terminal was notified in March, 2009, it has to be recognised that as per para 9.1 of the JNPT Order of February, 2009, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January of the relevant year. As recorded in the relevant paragraph of the tariff Order of February 2009 the cost estimates are at 2008. Therefore, in case of JNPT, the upfront tariff would have to be indexed with reference to the indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2013.”

2.2 Thus, the NSIGTPL has requested to notify Scale of Rates with immediate effect and applicable up to 31 March, 2015.

3.1 The Order No. TAMP/40/2008-JNPT passed by this Authority on 25 February, 2009 (notified on 12 March, 2009) which has been taken as base by NSIGTPL was for fixation of upfront tariff for Container handling at JNPT for the container terminal having a quay length of 1000 metres divided into 3 nominal berths each designed to handle 9000 TEUs+ ships. Whereas, the NSIGTPL in its proposal dated 3 December, 2014 has proposed adoption of the rates for its standalone container handling facility with a quay length of 330 mtrs at JNPT.

3.2 Therefore, a copy of NSIGTPL's proposal dated 3 December, 2014 was forwarded to the JNPT vide our letter dated 10 December, 2014 requesting JNPT to clarify how the rate fixed for a 1000 mtr. configuration container terminal can be adopted in case of a 330 mtr. configured container terminal of NSIGTPL. The JNPT was also requested to furnish a copy of the License Agreement entered between JNPT and NSIGTPL.

3.3 Simultaneously, the NSIGTPL was requested vide our letter dated 10 December, 2014, to furnish the copy of the Completion Certificate issued by the Independent Engineer as the commercial operation at the facility was reported to commence from 1 January, 2015.

3.4 After a reminder, the NSIGTPL vide its email dated 24 December, 2014 stated that they would forward the necessary certificates after receipt of the same from JNPT.

3.5 After a reminder, the JNPT vide its letter dated 13 January, 2015 has furnished the copy of the License Agreement dated 19 June, 2013 entered between JNPT and NSIGTPL. The JNPT has also furnished its comments on the submissions made by the NSIGTPL. The submissions made by the port are summarized below:

- (i) NSIGTPL has drawn reference towards clause No. 5.2(iii) of TAMP's order No.235 dtd. 10th Sept, 2013. The said order pertains to fixation of reference tariff for the 4th Container Terminal and hence not applicable to the project under consideration.
- (ii) NSIGTPL has initiated action for notification of scale of rates as per clause 2.9.1 of TAMP's order notified vide Gazette Notification No.GN.27 dtd. 26th Feb, 2008.
- (iii) As per clause 2.9.2 of the same notification, TAMP has to notify scale of rates in line with the tariff caps prescribed by Port and included in the bid document subject to indexation explained in clause 2.8 of the notification.
- (iv) Port has included the upfront tariff schedule for container terminal notified by TAMP vide No. TAMP/52/2007-Misc. dtd. 26th Feb, 2008 (GN No.34 dtd. 12th March, 2009) in the Concession Agreement signed with M/s. NSIGTPL as it prescribes the tariff caps for container terminal to be set for PPP Projects at JNPT.
- (v) This tariff schedule is based on normative basis and the performance standards have been brought out in Appendix 15 of the Concession Agreement which prescribes Liquidated Damages as a percentage of gross revenue on the shortfall in average performance by the concessionaire.
- (vi) TAMP guidelines do not prescribe project-wise tariff fixing. In the upfront tariff for container terminal notified vide 26th Feb, 2008 a representative container terminal of 1000 mtr. length has been considered. Port feels that unit costs (civil and equipment) are not going to be significantly different in the 330 mtr. project than the 1000 mtrs. length Container Terminal Project.
- (vii) There is no specific provision in these guidelines to co-relate the norms prescribed in the guidelines with the size of the project.
- (viii) TAMP may take appropriate view and make necessary modifications while setting up the tariff caps for the 330 mtrs. project awarded to M/s. NSIGTPL.

3.6 Subsequently, the NSIGTPL vide its letter dated 25 February, 2015 has stated that the JNPT, Concessioner for NSIGTPL, has given the approval for partial commissioning of the project facility on some conditions and that on this basis, it is planning to partially commence its operations. Thus, the NSIGTPL has made a request to this Authority to notify the Scale of Rates at the earliest. The NSIGTPL under cover of its letter dated 25 February, 2015 has also forwarded a copy of the JNPT letter dated 23 February, 2015 addressed to NSIGTPL, wherein the JNPT has allowed NSIGTPL to partially commence its project facilities subject to some conditions. The conditions listed down by JNPT in its letter to NSIGTPL are given below:

- (i) The NSIGTPL will submit the undertaking giving commitment for the timely construction and completion of the balance work of the project facilities and achieving the date of commercial operation as per concession agreement.
- (ii) The condition of Minimum Guarantee Cargo will be applicable after completion of all project facilities i.e. the date of commercial operation.
- (iii) The NSIGTPL will clear all the outstanding dues towards lease rental and interest payment towards payment of capital dredging done by JNPT.
- (iv) The payment of royalty in the form of gross revenue share as per concession agreement to be applicable from the date of partial commissioning of the project facilities for the traffic handled till schedule date of commercial operation.

- (v) The NSIGTPL will start partial commissioning only after receipt of Custom Notification and Consent to Operate from MPCB.
- (vi) NSIGTPL shall take responsibility for managing container traffic emerging from the facilities from Gate Complex to that Pre-gate near Y-junction.
- (vii) The NSIGTPL may note that as per the Appendix 11 “Personnel and Labour requirement” of the Concession Agreement, the first preference shall be given to JNPT Project Affected Persons (PAP) to the extent qualified JNP PAPs are available and willing to join the project. The process of selection for PAPs shall not be less favourable than that for other candidates. Wherever possible, other things being equal, the concessionaire shall employ a PAP if the job description/criteria laid down by the concessionaire are met. In this regard, JNPT will supply list of PAPs to NSIGTPL and constitute a committee to oversee and ensure that the process of selection criteria for qualification for PAPs should not be less favourable than outside candidate. The Concessionaire will ensure that eligible JNP PAP candidates get preference in recruitment and Concessionaire shall send the list of selected candidates to the Concessioning Authority for its record.
- (viii) The NSIGTPL will execute supplementary agreement in connection with the early partial commissioning of the project facilities with mutually agreed terms and conditions.

3.7 In this regard, we have vide our letter dated 26 February, 2015 requested JNPT to furnish its comments on the request made by the NSIGTPL to notify the Scale of Rates (SOR), latest by 2 March, 2015. In this regard, the JNPT vide its letter dated 16 March, 2015 has conveyed its no objection to notify the Scale of Rates of NSIGTPL as requested by NSIGTPL.

3.8 Further, by drawing reference to our earlier letter dated 10 December, 2014, the NSIGTPL was again requested vide our letter dated 26 February 2015 to furnish the Independent Engineer Certificate.

3.9 In this regard, the NSIGTPL vide its letter dated 2 March, 2015 has stated that, this being a partial commissioning of the project facility, there will not be any Independent Engineer (IE) Certificate. The NSIGTPL has also stated that they will be commencing the commercial operation on the basis of the partial commissioning letter issued by the JNPT. Accordingly, the NSIGTPL has requested this Authority to notify the Scale of Rates at the earliest, as they intend to commence the operations

4. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i) M/s. Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited (NSIGTPL) has entered into Concession Agreement (CA) with JNPT for development of a standalone container handling facility with a quay length of 330 mtrs towards north at JNPT on Design, Build, Finance, Operate and Transfer (DBFOT) basis on 19 June 2013.
The Appendix – 12 of the CA governing tariff contains the extracts of Scale of Rates approved by this Authority as upfront tariff under tariff guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff. Clause 2.9.1. of the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff requires the private operator to approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing ceiling rates applicable to its operations before commencement of its commercial operations. Accordingly, the NSIGTPL has approached this Authority with a request to notify the Scale of Rates as required under the Tariff Guidelines of 2008.
- (ii) As brought out earlier, the NSIGTPL has stated that since it is a partial commissioning of the project facility, there will not be any Independent Engineer (IE) Certificate. Hence they will be commencing the commercial operation on the basis of the clearance given by the JNPT, the Concessioner. In this regard, it is relevant to mention here that the JNPT is seen to have allowed the NSIGTPL to partially commence its operations subject to NSIGTPL meeting some conditions. The matter regarding fulfillment of some conditions is between JNPT and NSIGTPL. Any issue that may arise in fulfillment of the conditions may have to be sorted out between NSIGTPL and JNPT. This Authority may not like to delve into the matter. The limited issue before this Authority is notification of the Scale of Rates in the name of NSIGTPL approved in February 2009. Since, the JNPT does not have any objection in this Authority notifying the SOR for NSIGTPL, though the facility is to commence partially, this Authority is inclined to entertain the proposal of NSIGTPL for notification of the Scale of Rates in its name.
- (iii) For the purpose of notification of SOR in its name, the NSIGTPL is seen to have adopted the Upfront tariff Schedule in respect of the container terminal at JNPT fixed in February, 2009. In this regard, it is relevant to mention here that this Authority has passed an Order No. TAMP/40/2008-JNPT on 25 February, 2009 fixing upfront tariff for Container handling at JNPT. This Order was notified in the Gazette of India on 12 March, 2009 vide Gazette No. 34. As seen from the said Order, the upfront tariff so fixed was for a container terminal having a quay length of 1000 metres divided into 3 nominal berths each designed to handle 9000 TEUs+ ships. Whereas the quay length in respect of NSIGTPL is 330 meters.
- (iv) Thus, before we proceed to notify the SOR in the name of NSIGTPL, the matter of adoption of rates of a container terminal of 1000 meter quay length for a container terminal of 330 meter quay length relating to NSIGTPL is analysed. As rightly observed by JNPT, 2008 tariff guidelines do not prescribe

project wise fixation of tariff. The February, 2009 Order fixed upfront tariff for a representative container terminal of 1000 mtr. length and the JNPT is of the view that civil and equipment unit costs would not be significantly different in a 330 mtr. project as compared to a 1000 mtr. Project. With reference to the suggestion made by JNPT to take appropriate view and make necessary modifications while setting up tariff caps for the 330 mtr. project awarded to NSIGTPL, an exercise was carried out internally by us. The workings show that per TEU rate for a 1000 mtr. container terminal and a 330 mtr container terminal are almost comparable. Adoption of rates of a 1000 mtr. container terminal project by the NSIGTPL, would not put NSIGTPL into an undue advantageous position.

Significantly, Clause 2.2 of the Upfront Tariff Guidelines of 2008 stipulates that the tariff caps once fixed would apply to all terminals that are bid out subsequently in the same port during the next five years for handling identical commodity. The upfront tariff for the container terminal at the JNPT was notified on 12/03/2009. The NSIGTPL and JNPT have signed a Concession Agreement on 19 June, 2013 for which the bidding process would have commenced earlier than June, 2013. That being so, NSIGTPL has been awarded 330 Meters container Terminal within 5 years of date of notification of upfront tariff. Therefore, the application of tariff caps fixed for 1000 meter quay length to 330 quay length flows from Clause 2.2 of Upfront Tariff Guidelines of 2008.

- (v) As per clause 2.9.2. of the Tariff Guidelines of 2008, the Scale of Rates to be framed by this Authority for the private operator as per Clause 2.9.1 should be in line with the tariff caps prescribed for the Port and included in the bid document, subject to indexation as stipulated in clause 2.8 of 2008 guidelines. Clause 2.8 of the 2008 guidelines stipulates that tariff caps will be indexed to inflation to an extent of 60% of the variation in WPI occurring between 1 January, 2008 and 1 January of the relevant year.
- (vi) Article 8.1.1 of the Concession Agreement (C.A.) entered between the JNPT and NSIGTPL, governs levy and recovery of the tariff. As per Article 8.1.1 of the CA, the Concessionaire i.e. NSIGTPL shall be entitled to recover tariff from the users of the Project Facilities and Services as per the Tariff Notification annexed as Appendix-12. It is seen that Appendix -12 appended to CA gives reference to the Upfront Tariff approved by this Authority vide Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February, 2009.
- (vii) As stated earlier, the upfront tariff Schedule of the JNPT container terminal approved in February 2009 has been taken as the base by NSIGTPL to arrive at its Scale of Rates. In the said upfront tariff schedule of February 2009, a general note to the effect that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January of the year when the tariff is fixed and 1 January of the relevant year and that such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year, which has been prescribed in the upfront tariff Schedule of other major port trusts, has not been prescribed. However, in this connection, it is relevant to mention here that though the upfront tariff for the JNPT container terminal was notified in March 2009, it has to be recognised that as per para 9.1 of the tariff Order of February, 2009, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January of the relevant year. As recorded in the relevant paragraph of the tariff Order of February 2009 the cost estimates are at the 2008 price level and the annual escalation of tariff will be with reference to the base of 2008. Therefore, in the case of NSIGTPL, the upfront tariff would have to be indexed with reference to the Indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2014.
- (viii) The base year for the upfront tariff and the corresponding annual escalation with effect from 1 April, 2014 were already communicated to all the Major Port Trusts including JNPT vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc. dated 1 April, 2014. The escalation factor to be applied in the case in reference is 31.58% as per our above letter dated 1 April, 2014.
- (ix) With reference to the indexation of the upfront tariff fixed vide Order dated 25 February, 2009 as required under clause 2.8. of the 2008 Guidelines, it is noteworthy that the NSIGTPL has arrived at the proposed rate by applying the applicable escalation factor of 31.58% on the tariff caps notified in February 2009. The proposed rates given by NSIGTPL have been verified and found to be correct.
- (x) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) undercover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November, 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September, 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November, 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:—

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.”

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the NSIGTPL is modified with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel'.

- (xi) The NSIGTPL has introduced the definition of “Per Day” at Sl. No. (xvi) under the Clause 1.1 of the proposed SOR. The term ‘per day’ has been defined as ‘per calendar day or part thereof’. The proposed definition is seen to be in line with the definition of ‘per day’ prescribed at other major port trusts and hence be approved.
- (xii) It is relevant here to state that some notes governing the SOR furnished by the NSIGTPL are slightly different from the notes of SOR approved vide the JNPT Order No. TAMP/40/2008-JNPT. The changes in the NSIGTPL SOR are given below:
 - (a) Under the proposed Clause 1.2 pertaining to General terms and conditions, note (iv)(c) deals with concession to be granted on coastal containers. The said note states that incase of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard. The NSIGTPL is seen to have deleted the portion “as well as wharfage on cargo and containers”, which is generally prescribed at the end of the above note in the Scale of Rates of all major port trusts and private terminals operating thereat including upfront tariff Schedule of JNPT. It is noteworthy that the said notes have been prescribed in the Scale of Rates of all major port trusts and private terminal operators, based on policy direction issued by the Government of India under Section 111 of the Major Port Trust Act, 1963. Since the said note flows from the policy direction of the Government and is prescribed uniformly in the Scale of Rates of all major port trusts and private terminals thereat, the note is prescribed as it is in the Scale of Rates of NSIGTPL also.
 - (b) Note (v) of the proposed clause 1.2 deals with interest on delayed payments/refunds. Sub note (d) to note (v) deals with counting of 10 days after the date of raising bills by operator to calculate delay in payments. The said note also provides for non-application of the provision in cases where payment is to be made before availing services. The NSIGTPL is seen to have deleted the portion “use of port Trust’s properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/or where payment of charges in advance is prescribed as condition in this Scale of Rates”, which is generally prescribed at the end of the above note in the Scale of Rates of all major port trusts and private terminals operating thereat including upfront tariff Schedule of JNPT. It is noteworthy that such a provision has been uniformly prescribed in the SOR of all major port trusts and private terminal operators. The NSIGTPL has not brought out any reason for non-prescription of the above mentioned portion of the provision. Therefore, the note is prescribed, as is generally prescribed in SOR of all major port trusts and private terminals.
- (xiii) Since the NSIGTPL has already furnished the proposed rates applying the applicable escalation factor of 31.58% and also since JNPT has not made any adverse remarks on the escalation factor so adopted by NSIGTPL, this Authority is inclined to replace and incorporate the proposed rates in the upfront tariff SOR approved for JNPT on 25 February, 2009 along with the same conditionalities of the JNPT SOR (including definition of ‘per day’) and notify the SOR in the name of NSIGTPL as required under clause 2.8 of the 2008 guidelines.
- (xiv) The General note to Chapter (1) to (3) proposed by NSIGTPL states that the tariff caps prescribed in the scale of Rates of Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited at chapter 1 to 3, takes into consideration the upfront tariff approved by this Authority vide Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February, 2009 and applying indexation to the extent of 60% of the variation in Whole Sale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January of the relevant year. For the subsequent years as well, upfront tariff approved in the Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. This general note is seen to be in line with the prescription in the Scale of Rates of other BOT operators governed under 2008 guidelines who have commenced the operations. All the other conditionalities governing the application of the rates as approved in the Scale of Rates of the Order dated 25 February, 2009 are retained.
- (xv) As per clause 3.8.5 of the 2008 guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditions, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.
- (xvi) The NSIGTPL is expected to perform at least at the performance standards/norms brought out in the bid documents/Concession Agreement. The actual performance of the NSIGTPL will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority may enquire into such allegation and forward its findings to the JNPT. If any action is to be taken against the NSIGTPL, the JNPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the Concession Agreement.

- (xvii) During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the NSIGTPL is directed to submit to this Authority through the JNPT a report containing the physical and financial performance at Container Terminal during the preceding three months.

5.1 In the result, and for the reasons given above and based on the collective application of mind, this Authority approves the Scale of Rates for container handling facility by the NSIGTPL at JNPT attached as **Annex**.

5.2 The conditions stipulated by JNPT for partial commissioning of the terminal include a condition that the NSIGTPL will start partial commissioning only after receipt of Customs Notification and consent to operate from MPCB. Therefore, the Scale of Rates notified for NSIGTPL shall come into force from the date of commencement of partial operations by NSIGTPL at JNPT, which will be after receipt of Customs Notification and consent to operate from MPCB.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.III/4/Exty./143/2015(12)]

Annex

NHAVA SHEVA (INDIA) GATEWAY TERMINAL PRIVATE LIMITED

SCALE OF RATES

CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS

PREFACE

This Scale of Rates sets out the charges payable to Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited for use of services and facilities provided at the Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited with effect from 1st January, 2015.

1.1. DEFINITIONS – GENERAL

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv) **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v) **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi) **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii) **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii) **“Port area”** means the custom bound area/Port operational Area of the Port.
- (ix) **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x) **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi) **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii) **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii) **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv) **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv) **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi) **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.
- (xvii) **“Per day”** means per calendar day or part thereof.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i)
 - (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign- going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (ii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign- going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii) Vessel related charges shall be levied on Ship owners/Steamer Agents.
- (iv)
 - (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b) The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
 - (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (d) For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (e) The charges for coastal containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v) Interest on delayed payments/refunds:
 - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
 - (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI) The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
 - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
 - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of Port Trusts properties as stipulated in the major Port Trust Act and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii)
 - (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b) The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES**2. Schedule of Berth Hire Charges**

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign - Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.621	0.972

Notes

- (i) Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (ii) All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- (iii) Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.
- (iv) Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	₹ 13.158
2	above 6 hours but upto 12 hours	₹ 19.737
3	Above 12 hrs	₹ 39.474

- (v) Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (vi)
 - (a) There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
 - (b) There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
 - (c) The Master/ Agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
 - (d) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (vii) Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

CHAPTER 3 –CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO**GENERAL TERMS AND CONDITIONS:**

- (i) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv) Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damage containers and any other type requiring special devices.

3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

A. Normal Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3916.68	3163.47	2350.01	1898.08
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1958.33	1958.33	1958.33	1958.33
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	602.57	602.57	602.57	602.57

B. Reefer Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	3916.68	3163.47	2350.01	1898.08
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1958.33	1958.33	1958.33	1958.33
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	602.57	602.57	602.57	602.57

C. Hazardous Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal container
		Loaded	Loaded
1.	From Ship to container yard or vice versa	4896.72	2938.39
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2447.48	2447.48
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	753.20	753.20

D. Transshipment Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	1 - 3000 TEUs	4519.23	3916.68	2711.53	2350.01
2.	3001 - 6000 TEUs	4217.95	3615.40	2530.77	2169.24
3.	6001 - 9000 TEUs	3916.68	3314.11	2350.01	1988.46
4.	Thereafter	3615.40	3012.83	2169.24	1807.70

Notes

- (1) Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

E. Over Dimensional Cargo Containers

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	From Ship to container yard or vice versa	7833.35	6326.93	4700.01	3796.16
2.	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	3916.68	3916.68	3916.68	3916.68
3.	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	1205.13	1205.13	1205.13	1205.13

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1.	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
2.	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
3.	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
4.	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743

5.	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
6.	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
7.	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
8.	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	479	958	1437
	7-9 days	570	1139	1709
	10-12 days	678	1355	2033
	13-15 days	805	1611	2416
	16-18 days	957	1913	2870
	19-22 days	1138	2276	3415
	23-26 days	1354	2708	4062
	27-30 days	1609	3218	4828
	Thereafter	1914	3829	5743
9.	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	5-15 days	957	1913	2870
	16-30 days	1914	3829	5743
	Thereafter	3829	7658	11487

10.	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1914	3829	5743
	Thereafter	3829	7658	11487
11.	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free
	8-15 days	1138	2276	3415
	Thereafter	3829	7658	11487

Notes:

- (1) The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall lose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item No. 1 or 2 as applicable.
- (3) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4) A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5) Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7) Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8) Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9) In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
 - (i) Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
 - (ii) Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10) In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11) The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
 - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
 - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a) The Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b) The line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii) The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.

- (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

3.3. CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:

A. Reefer Monitoring and Connection

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	293.78	293.78	293.78	293.78

Note

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

B. Other Services Rendered

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (In ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1.	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2537.17	2537.17	2537.17	2537.17
2.	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	298.41	298.41	298.41	298.41

C. Opening of Hatch Cover and Replacing it

Sl No	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	4407.36	2644.42
2	Without placing it on the Quay	1762.69	1057.61

Note: If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

D. One Hatch to another Hatch or within the Same Hatch

Sl No	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1468.92	1468.92	881.35	881.35
(b)	Other than (a) mentioned above	5876.27	5876.27	3525.77	3525.77

GENERAL NOTE TO CHAPTER (1) TO (3) ABOVE

The tariff caps prescribed in the scale of Rates of Nhava Sheva (India) Gateway Terminal Private Limited at Chapter 1 to 3, take into consideration the upfront tariff approved by the Authority vide Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February, 2009 and applying indexation to the extent of 60% of the variation in Whole Sale Price index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January, 2014 of the relevant year. For the subsequent years as well, upfront tariff approved in the Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February, 2009 will be indexed to inflation but only to the extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2008 and 1 January, of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March, of the following year.